取扱説明書 (品番：BLP)

MT車専用のブリッピング機能付きスロコン。

3 drive・BLP
BLIPPING & THROCON

この度はPIVOT製品をお買い上げいただきありがとうございます。
この説明書はよくお読みいただき大切に保管してください。

●製品を他の人へお譲りする場合は、必ず取扱説明書（本書）をお付けください。

＋
目 次

装着後は必ず「初期設定」をする

製品装着後はクルマの特性を設定する「初期設定」（⇒7ページ）を必ず行ってください。「初期設定」を行わないとクルマ側の **チェックランプ** が点灯する場合があります。また、モード表示を換えても **ノーマル状態** のままです。

作業が不安な方

本製品は配線接続など一部専門知識が必要ですので、作業が不安な方は販売店にご相談ください。

専用ハーネスは3-drive用を使用

不具合の原因となりますので、専用ハーネスは必ず3-drive用をご使用ください。

純正ECU以外は装着不可

ECU が純正品と異なる場合やサブコンなどをご使用の場合は取付できません。

製品の取り外し時はノーマルモード

製品を取り外す時は、nor（ノーマル）モードにしてください。他のモードで接続すると、**チェックランプ**が点灯する場合があります。

製品改造の禁止

本製品の改造は、クルマ側の不具合や製品故障の原因となり、走行にも影響を及ぼしますので絶対にしないでください。

特長

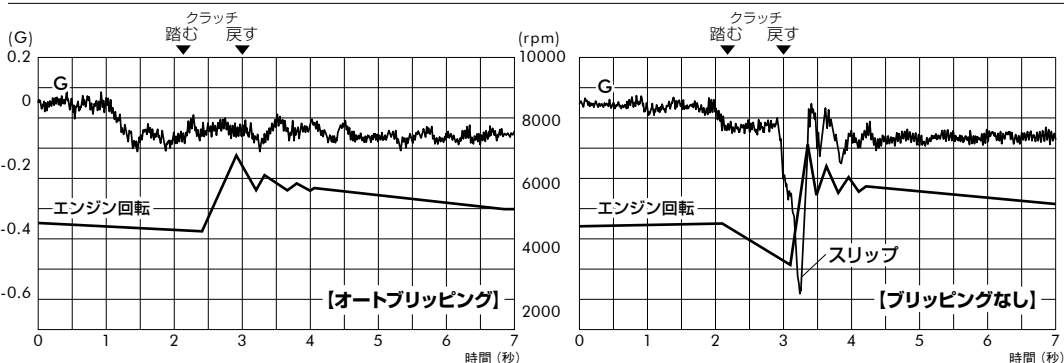
MT車専用のブリッピング機能付きスロコン。

ブリッピング　BLIPPING

オートブリッピング　マニュアル車のスポーツ走行では、減速をするシフトダウン時に、ギヤ比の違いからスリップや挙動が乱れる場合があります。そのため、ドライバーはヒール＆トゥ（右足でブレーキとアクセルペダルを操作する）を行っていますが、近年、アクセルペダルの形状や位置の変化、電スロ化によるレスポンスの遅れなどからブリッピングの操作性が悪くなったため、純正MT車（Z34）でもブリッピングが自動化され始めています。そこで、BLPはオートブリッピングをスロコンに搭載することで、多くの電スロ車への対応を可能としました。また、加速中や、設定速度以下、再始動時など、ブリッピングが不要な場合には動作しないため、安全かつ快適にご使用いただけます。（特許出願中）

最適なブリッピングに調整可能　オートブリッピングはアクセル開度、動作時間、動作する最低速度を調整でき、お好みに応じた最適な設定が可能です。

簡単操作のオートブリッピング　エンジン始動後オートブリッピングスイッチをONにし、設定速度以上でブレーキを踏みながらクラッチを踏むとオートブリッピングが動作します。

シフトダウン時の減速G比較（3〜2速）

スロコン　THROTTLE CONTROLLER

走りや路面に応じたレスポンスが選べるスロコン
ノーマルよりもレスポンスが上がる7段階のスポーツモード、レスポンスが下がる5段階のECOモードの3モードでスポーツ走行から滑りやすい路面、低燃費走行まで幅広くご使用できます。

燃料消費量比較　　**加速時間比較**

SP7＝スポーツモード最大　Ec5＝ECOモード最大
距離＝0 〜 400m ／アクセル開度30%固定

スロットル開度変化例

※バルブマチックエンジンなどを採用している一部車種では、スロットルバルブではなく吸気バルブで制御を行っている場合があります。

SP7＝スポーツモード最大　Ec5＝ECOモード最大　---------- ノーマル　車種＝スズキ スイフト（ZC31S）

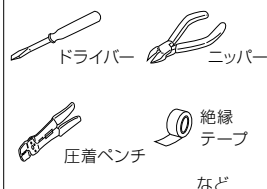
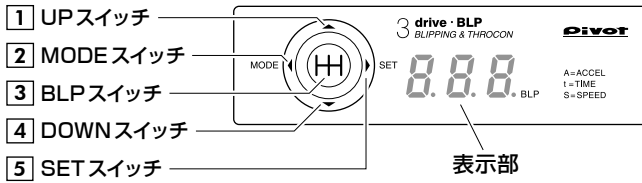
内容物をご確認ください

装着時に準備する道具と材料

各部の名称

1 UPスイッチ
2 MODEスイッチ
3 BLPスイッチ
4 DOWNスイッチ
5 SETスイッチ

3 drive · BLP BLIPPING & THROCON Pivot
MODE SET 888 BLP
A=ACCEL t=TIME S=SPEED
表示部

番号	機能
1	各設定のアップ用
2	スロコンのモード切り換え
3	オートブリッピングのON/OFF
4	各設定のダウン用
5	オートブリッピングの調整

表示部の消灯について

本製品はクルマのECU電源に連動しています。そのため、車種によってはエンジン停止から表示が消えるまで最長15分かかりますが、正常な動作です。

表示の種類

表示	説明
SP1〜SP7	スポーツモード(数字が大きい=レスポンスが高い)
Ec1〜Ec5	ECOモード(数字が大きい=レスポンスが低い)
nor	ノーマル(純正状態)
A□□	アクセル開度表示
bLP	オートブリッピングON(設定時)
oFF	オートブリッピングOFF(設定時)
□□□.	オートブリッピングON(設定完了後)
A□□(A点滅)	オートブリッピング時のアクセル開度
t□□(t点滅)	オートブリッピング時の動作時間
S□□(S点滅)	オートブリッピング時の最低動作速度

表示	説明
cAr	初期設定モード
L□□	アクセルを踏まない位置
H□□	アクセルを奥まで踏んだ位置
SEt	入力完了
PLS	車速パルス設定モード
P□□	車速パルス数

⚠警告

右記内容を無視して誤った取り扱いをすると、人が死亡または重傷を負う可能性があります。

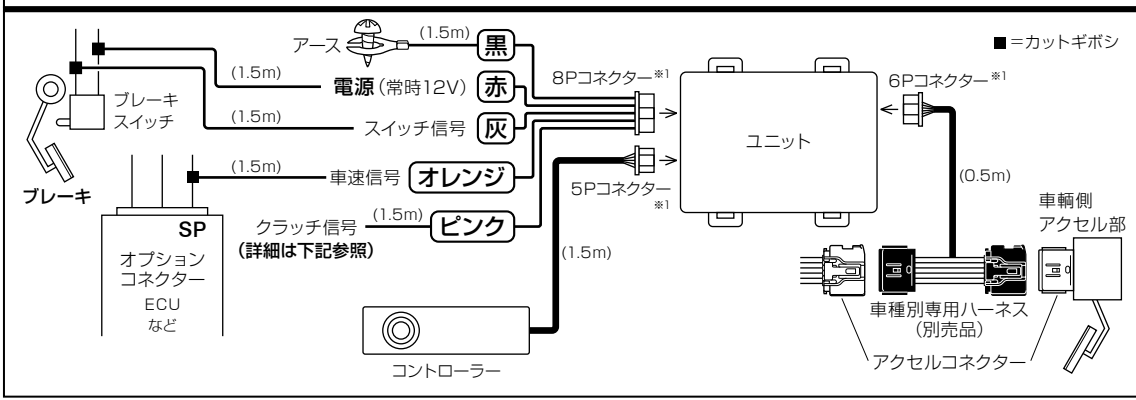
- 初期設定はギヤをNにし、サイドブレーキをかけエンジン停止状態で行ってください。エンジン動作中は危険ですので初期設定を行わないでください。
- 換気の悪い場所で作業しないでください。排気ガス中毒や引火等で人体への危険があります。
- コードの被ふくを傷付けないでください。ショート、接触不良等による火災の危険があります。
- 走行中のスイッチ操作や表示の注視は大変危険ですのでおやめください。
- 配線処理や製品固定は運転の支障や接触不良とならない状態にしてください。

⚠注意

右記内容を無視して誤った取り扱いをすると、人が傷害を負う可能性と、製品その他に物質的損害が発生する可能性があります。

- 間違った設定や使用方法による車輌、製品、事故等の問題には弊社は一切の責任を負いませんのでご了承ください。
- 装着できる車種かどうかは、3-drive· BLP対応車表でお確かめください。
- 本製品の装着には専門知識が必要です。不安な方は販売店などにご相談ください。
- 間違った装着・設定をすると、チェックランプが点灯する場合があります。
- エレクトロタップは使用しないでください。
- 接続は付属のカットギボシまたは半田付けで行い、接続部は絶縁テープで確実に絶縁し、芯線等が突き出ていないかをお確かめください。
- お手入れは乾いたやわらかい布(めがね拭き)で拭いてください。
- アルコール・ベンジンなどは使わないでください。
プラスチックが割れたり塗装面を傷めたりします。
- 加工・分解および改造は行わないでください。

手順1 配線接続方法

基本配線　　取付の際は必ず車種別専用ハーネスをご使用ください。

※1 コネクター差し込み後は、軽く引っ張り、ロックされているか確認してください。

⚠ ●車輌側コードへの接続時は、通電不良の原因となるため、「エレクトロタップ」を使用せず、付属のカットギボシを使用するか半田付けをし、テープで絶縁処理を行ってください。

●ブレーキスイッチコネクターは車種、グレード、年式などで異なる場合がありますので、「配線一覧表」で形状を確認してください。

●配線作業は必ずバッテリーの ⊖ 端子を外して行ってください。

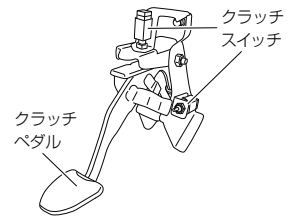
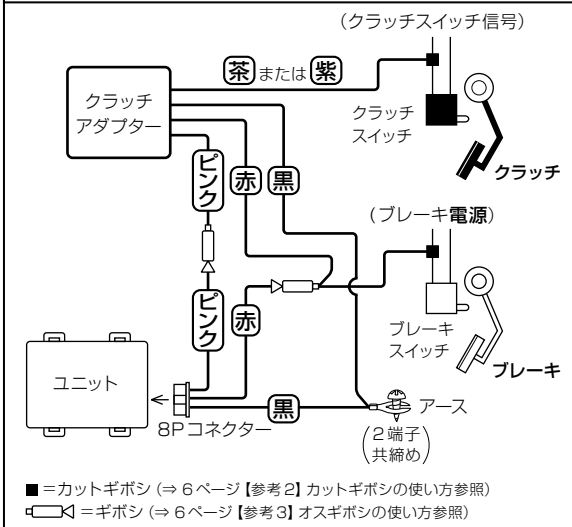
クラッチ信号（付属のクラッチアダプター使用）

クラッチアダプターの配線内容

- 赤 ブレーキ電源へ（常時12V）
- 黒 アースへ
- ピンク 8Pコネクターの ピンク コードへ
- 茶 または 紫 クラッチスイッチ信号へ
- 緑 予備配線（通常は使用しません）

●クラッチスイッチ信号の接続先は付属の「配線一覧表」で確認し、接続してください。 配線一覧表

●クラッチスイッチコネクターが2個ある車輌は、クラッチを奥まで踏んで動作するスイッチ側です。

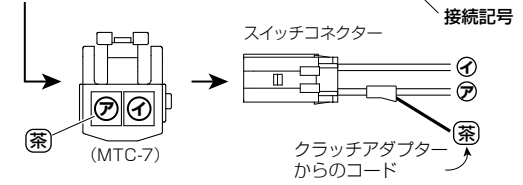
●茶・紫・緑 コードは、使用するコードの先端の絶縁チューブをカットして接続し、あまったコードは束ねてください。

基本配線

※86/BRZ（プッシュスタートあり）など一部車種は、クラッチアダプターを使用せず、ユニット8Pコネクターからの ピンク コードを直接クラッチスイッチ信号へ接続してください。

接続方法

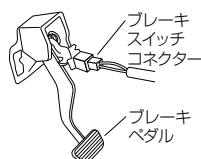
1. 付属の「配線一覧表」にてクラッチスイッチ信号の接続先とクラッチアダプターの使用の有無、接続指定コード色を確認する。 配線一覧表
2. 付属のカットギボシを使用して接続してください。
   （⇒6ページ【参考2】カットギボシの使い方参照）

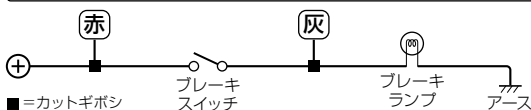
⚠ 表中の“クラッチアダプターのコード色”は、クルマ側のコード色ではありません。

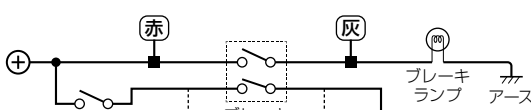
例：トヨタヴィッツ（H17.2～）の場合

メーカー	車名		クラッチ関係				
			クラッチスイッチコネクター形状	クラッチアダプター ○：使用する ×：使用しない	接続記号		
					クラッチアダプターのコード色		ユニットのコード色
					茶	紫	ピンク
TOYOTA	ヴィッツ	H1	MTC-7	○	ア		

ブレーキスイッチ（ブレーキ電源とブレーキスイッチ信号）

赤 ブレーキ電源へ（常時12V）

灰 ブレーキスイッチ信号へ

- **ブレーキスイッチコネクターからのコードは２本または４本以上の場合があります。「配線一覧表」で接続場所を確認し、検電後に接続してください。**
- **接続完了後は必ずブレーキランプの点灯確認を行ってください。**

コネクターのコードが２本の場合

コネクターのコードが４本以上の場合

コードが４本以上の場合、下記Ａ・Ｂの場所には接続しません。(各コード接続場所の検電方法は下記のとおりです。)

検電方法（⇒６ページ テスターの使い方参照）

1.キースイッチはOFFまたはLOCKでギヤはN（ニュートラル）
2.別紙「配線一覧表」で指定された接続場所の端子部を検電確認

製品コード色	ブレーキ踏まない	ブレーキ踏む	
赤	●（12V）	●（12V）	ブレーキ電源
灰	○ （0V）	●（12V）	ブレーキスイッチ信号

●＝検電テスター点灯　○＝消灯

※コードが４本以上の場合、残りのコードには配線しません。

配線方法を選んでください

「直接接続」か**「ブレーキハーネス」**から配線方法を選んで作業を行ってください。
①指定の接続場所は検電確認を行ってから接続してください。
②未確認の車種は検電確認を行い、接続してください。

直接接続の場合

「配線一覧表」の“接続番号”のコードへ、赤と灰コードを付属のカットギボシを使用して接続してください。
(⇒６ページ【参考2】カットギボシの使い方参照)

配線一覧表

⚠ 表中の“ブレーキハーネス接続コード色”は、クルマ側のコード色ではありません。

例：トヨタ 86（H24.4 〜）の場合
TOYOTA

車名	年式	ブレーキハーネス品番	直接接続 接続番号		ブレーキハーネス接続色	
			製品のコード色			
			赤	灰	赤	灰
86	H24.4〜	BR-7	②	①	黄	青

ブレーキハーネス（別売品）使用の場合

「配線一覧表」の“ブレーキハーネス接続色”へ、赤と灰コードを接続してください。
(詳しくはブレーキハーネス取扱書を参照してください。)

配線一覧表

例：トヨタ 86（H24.4 〜）の場合
TOYOTA

車名	年式	ブレーキハーネス品番	直接接続 接続番号		ブレーキハーネス接続色	
			製品のコード色			
			赤	灰	赤	灰
86	H24.4〜	BR-7	2	1	黄	青

アース

黒 アース端子付　**アースが取れる金属部のネジに固定する。**

※プラスチック部や塗装したネジではアースが取れませんので、確実にアースの取れる場所で固定してください。

車速信号

オレンジ　**別紙「配線一覧表」で位置を確認し、接続。**
(⇒６ページ【参考2】カットギボシの使い方参照)

※接続は車輌側コードの指示された場所に行ってください。
(CAN-BUSアダプターには接続しないでください。)

電源コード

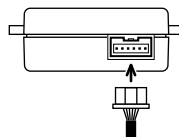
8P コネクター　**ユニット側面へ接続。**

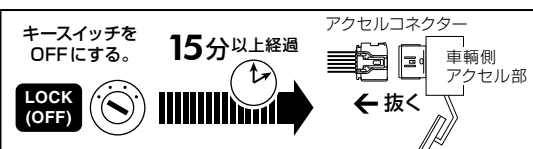
コントローラー

5P コネクター　**ユニット側面へ接続。**

コネクターの差し込み後は、軽く引っ張り、ロックされているか確認してください。

車種別専用ハーネス（別売品）

6P コネクター　**ユニット側面へ接続。**

⚠ アクセルコネクターの取り外しは
キー OFF後15分以上経過してから行ってください。

車種によってはチェックランプ点灯の原因になります。
(チェックランプ点灯の場合⇒12ページ「チェックランプ消灯方法」参照)

※詳しくは各専用ハーネス付属の説明書を参照してください。

【参考1】検電テスター（付属品）の使い方

1 アースをするネジを緩め、コードの先端（芯線）を入れ締める。

金属部
コードの先端

※アース用ネジは金属に固定されたネジを使用してください。プラスチック部に固定されたネジや塗装ネジでは絶縁状態になり、通電しません。

✕ プラスチック部
✕ 塗装ネジ

2 検電する場所にLEDの先端を接触させる。

アース（ネジ等）
検電テスター（付属）

点灯＝12v
消灯＝ 0v

LED
LED

一部の車種において、電流容量不足から付属検電テスターやLED検電テスターが使用できない場合があります。その場合はアナログテスター等をご使用ください。

【参考2】カットギボシの使い方

1	2	3	4	5	
10mm 接続するコードの被ふくをむく。	10mm 製品コード先端の被ふくをむく。	両方の芯線を絡める。	確実にかしめる。	ビニールテープで絶縁する。	かしめる際は圧着ペンチを使用するか、ペンチで折りたたみ、半田付けなどを行ってください。

【参考3】オスギボシの使い方

1	2	3	4	5
オススリーブ　コード コードにオススリーブを通す。	10mm コードの先端を10mmくらいむく。	先端を折り返す。	オスギボシ オスギボシにコードをセットする。	各かしめ位置 内側の圧着部は芯線と、外側の圧着部は被ふくの上からそれぞれ圧着ペンチで確実にかしめる。

6	
オススリーブを各かしめ位置に固定する。	※オス・メスギボシは接続後、オススリーブがメススリーブの内側に入るようにしっかりねじ込む。

製品の固定

⚠ **配線はテープなどで収納してください。**
使用中に配線がからまると運転操作に支障をきたします。
また、コードが挟み込まれると、ショートなどの原因となり、大変危険です。

コントローラーの固定

できるだけ表示が見やすく操作しやすい場所に装着してください。

（装着場所例）

●平面に固定する場合

●L字ステーを使用する場合

付属のL字ステーを使うと曲面や斜めのダッシュボード上にも見やすく装着できます。

ユニットの固定

下図のような水のかからない場所に固定してください。

（装着場所例）

●平面に固定する場合

専用ハーネスのコネクターが抜けないよう、ケーブルを固定してください。

●ケーブルやパイプなどに固定する場合

手順3 初期設定（アクセル開度設定） 必ず行ってください。

- ●この作業は、クルマのアクセル特性を製品に設定するためのものです。
- ●設定を行わないと、モード表示を換えてもノーマル状態のままです。
- ●この作業を行わないと、チェックランプが点灯する場合があります。

初期設定作業のまえに

1. 設定はすべての配線（コネクター装着）後に行ってください。
2. 設定は **キー ON**・**エンジンを始動しない**・ギヤ位置 **N**（ニュートラル）の状態で行ってください。

【設定方法】 ■ ＝コントローラー表示　（　）内は補足説明

1 キースイッチをONにする
（エンジンは始動しない）
●nor と表示されます。 nor （ノーマルモード）
ON　または　ENGINE START STOP　クラッチ踏まず2回押す
表示が nor 以外の場合は、MODEスイッチを押し、nor にしてください。

2 UPスイッチを10秒長押しし、表示を 0 にする

 ⇒ …

（cAr 点滅表示後、5〜0カウントダウン）

3 表示 0 でUPスイッチはなす

- 0 -

4 アクセルペダルを踏まない
（アクセル0%状態にする）
（例）

（電圧表示　例＝1.5V　各表示数値は車種により異なります。）

5 アクセル0%状態でBLPスイッチを押す
●SEt と表示されます。 SEt

6 アクセルペダルを奥いっぱいまで踏み込む
（アクセル100%状態にする）
（例） H4.5

（電圧表示　例＝4.5V　各表示数値は車種により異なります。）

7 アクセル100%状態でBLPスイッチを押す
●SEt と表示されます。 SEt

⚠ Err 表示になる場合
Err 表示後 4 の表示（L1.5 など）に戻る場合は、アクセル開度設定が確実にできていません。もう一度 4 からやり直してください。

8 表示が 100 に変わるまでアクセルペダル踏み続ける

 ⇒ ⇒

9 表示が 100 に変わったらアクセルペダルをはなす

100 ⇒ nor

10 **設定完了**

他のクルマに装着する時は必ず再設定を行ってください。
設定後にバッテリーや配線を外した場合の初期設定は不要です。

設定の確認（表示が違う場合は再度 2 から行ってください。）

※アクセルの特性上または踏み方によって、A95（95%）の表示になる場合があります。

車速パルス設定

設定するパルス数は別紙「配線一覧表」を参照してください。

1 キースイッチをONにする
(エンジンは始動しない)

●nor と表示されます。 nor (ノーマルモード)

⚠ 表示が nor 以外の場合は、MODEスイッチを押し、nor にしてください。

2 DOWNスイッチを3秒長押しする
●PLS と表示されます。 PLS

3 DOWNスイッチをはなす
● パルス数が表示されます。 P00

4 UP/DOWNスイッチを押し、設定するパルス数を選択する

P-2 ◆ P-4 ◆ P-8 ◆ P16
(出荷時設定)

5 3秒間操作なしで点滅表示
P00

6 5秒間操作なしで点滅表示からノーマルモードに戻る
nor **設定完了**

⚠ 車速パルス設定は正しく行ってください。正しく設定されていないと、設定速度でオートブリッピングが作動しません。

オートブリッピング操作方法

⚠注意
●オートブリッピングはスポーツ走行時に有効な機能ですので、市街地などでは設定をOFFにしてください。
●オートブリッピングの調整値が高すぎてクラッチを戻した時に多少加速する場合は、調整値を下げてお使いください。

ブリッピングとは、ブレーキとクラッチを踏んだ時に下がったエンジン回転を上げる動作です。
オートブリッピング時のエンジン回転の上昇は「アクセル開度」と「動作時間」で調整し、動作する速度は「最低速度」で調整します。

オートブリッピングの調整

オートブリッピング時のエンジン回転の上昇は、クルマの性能や走行状況などにより異なりますが、基本的にはクラッチを戻した時に加速と減速が少なく、スムーズにシフトダウンできる状態が最適の調整値です。

3速・3000rpm程度でオートブリッピングを行い、1000rpm程度エンジン回転が上昇するのが一般的です。後はお好みで調整してください。

【設定値】	設定可能範囲	調整幅	初期値	一般的な調整目安
アクセル開度	30 〜 50%	10%単位	30%	40 〜 50%
動作時間	0.2 〜 0.6秒	0.1秒単位	0.2秒	0.3 〜 0.5秒
最低速度	30 〜 60km/h	10km/h単位	30km/h	50km/h

調整方法

調整は最低値から徐々に上げてください。

1 エンジン始動

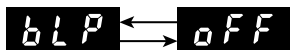
2 SETスイッチ押すごとに設定項目切り換わり(点滅表示)

アクセル開度
(30 〜 50%) A00

動作時間
(0.2 〜 0.6秒) t00

最低速度
(30 〜 60km/h) S00

3 UP/DOWNスイッチ押し設定値を変える

4 3秒間操作なしまたはBLPスイッチを押すと通常表示に戻る

設定完了

機能の設定

エンジン始動時には常にオートブリッピング機能はOFFです。使用時はONにしてください。

1 エンジン始動

2 モード表示

3 BLPスイッチ押すごとに切り換わり

オートブリッピングON　オートブリッピングOFF

4 3秒間操作なしで通常表示に戻る

※通常表示中はドット点灯の有無でON／OFFの確認ができます。

ドット点灯＝ON　ドット消灯＝OFF

動作方法

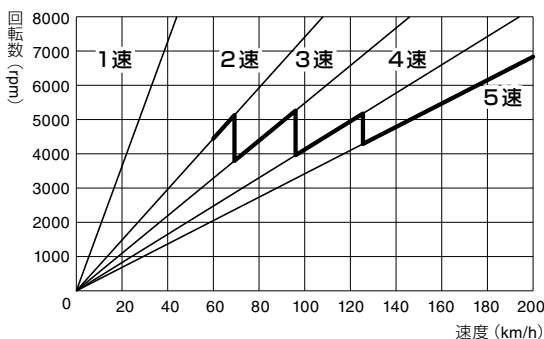
ブレーキを踏みながらクラッチを踏むと、自動的にブリッピングが動作します。

1 走行開始
（設定速度以上）

2 ブレーキ踏みながらクラッチを奥まで踏む

3 オートブリッピング動作
（エンジン回転上昇）

4 ギアを変え、クラッチ戻す
（シフトダウン完了）

【参考1】各シフトの速度と回転数（スズキ スイフト ZC31S）

純正の「加速切換機能」※装着車への設定

※「加速切換機能」とは、スバルSIドライブ、ホンダ3モードドライブなど純正で加速を切り換える機能の総称です。

純正の「加速切換機能」装着車は、その設定モードに応じオートブリッピング時のエンジン回転上昇量が変化しますので、使用する車輌の設定モードに合わせてブリッピング調整してください。

例）ホンダCR-Z　純正3モードドライブシステム

車輌側設定モード	エンジン回転上昇量（rpm）
NORMAL	1000rpm
SPORT	1800rpm
ECON	400rpm

【参考2】設定値の参考例　※「アクセル開度」とはアクセルの踏み込み量、「時間」とは踏み込み時間のことです。

車 種	アクセル開度	時 間
ヴィッツ	30%	0.3秒
86・BRZ	40%	0.3秒
CR-Z	40%	0.3秒
シビック（FD2）	40%	0.4秒

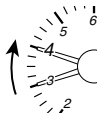
車 種	アクセル開度	時 間
インプレッサ（GRB）	40%	0.3秒
ロードスター（NCEC）	30%	0.3秒
スイフト（ZC31S）	30%	0.4秒
コルト	30%	0.4秒

オートブリッピングテスト

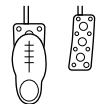
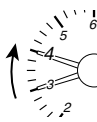
各配線と「初期設定」「車速パルス設定」が完了してからテストを行ってください。

オートブリッピングテストは、歩行者や交通量の少ない、安全な広い場所で行ってください。
本書をよくお読みいただき、操作方法をご理解の上で行ってください。

1 エンジン始動

2 SETスイッチ押し、各種設定をする
（テストはA30、t0.2、S30にて行ってください。）
※詳しい設定方法は8～9ページをご覧ください。

3 BLPスイッチ押す
（ドット点灯を確認）

4 走行開始
（40km/h、3速以上）

5 ブレーキを踏みながらクラッチを奥まで踏む
（クラッチを踏んだ際の速度が30km/h以下にならないようにする。）

6 オートブリッピング動作
（エンジン回転上昇）

動作しない場合

[6] でオートブリッピングが動作しない場合は、右記をご確認ください。

- ●初期設定・車速パルス設定不良。（⇒ 本書7～8ページ）
- ●[灰][オレンジ] コードの接続不良。（⇒ 本書4～5ページ）
- ●クラッチアダプターの接続不良。（⇒ 本書4ページ）
- ●設定速度を超えていない。（⇒ 本書8ページ）
- ●ブリッピング調整値が小さすぎる。（⇒ 本書8～9ページ）
- ●クラッチペダルの踏み込みが浅い。

スロコン操作方法

レスポンスの切り換え

各モードのレスポンス設定をします。

モード切り換え

1 エンジン始動

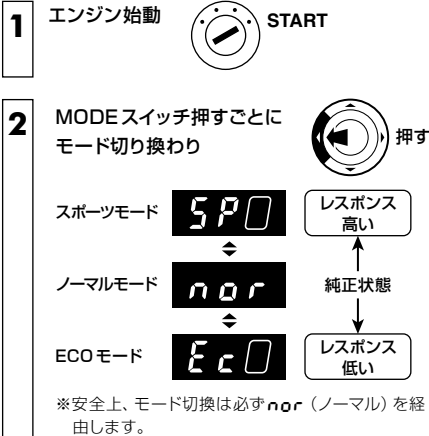
2 MODEスイッチ押すごとにモード切り換わり

押す

スポーツモード SP0 — レスポンス高い

ノーマルモード nor — 純正状態

ECOモード Ec0 — レスポンス低い

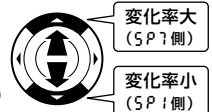
※安全上、モード切換は必ずnor（ノーマル）を経由します。

各モード変化率切り換え

⚠ 変化率調整は、加速の状態を確認しながら最小値から徐々に上げてください。

●スポーツモード変化率切り換え

SP0 表示中、

UP／DOWNスイッチ押すごとに切り換わり

変化率大（SP7側）
変化率小（SP1側）

変化率最小 SP1（+10%） ◆ SP2（+20%） ◆ SP3（+30%） … SP6（+60%） ◆ SP7（+70%） 変化率最大

●ECOモード変化率切り換え

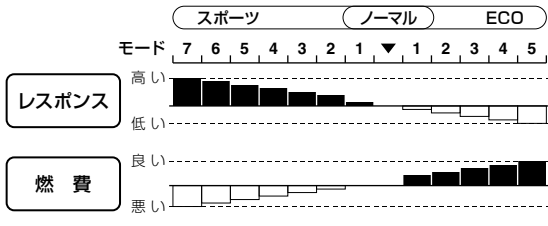
Ec0 表示中、

UP／DOWNスイッチ押すごとに切り換わり

変化率小（Ec1側）
変化率大（Ec5側）

変化率最大 Ec5（-50%） ◆ Ec4（-40%） ◆ Ec3（-30%） ◆ Ec2（-20%） ◆ Ec1（-10%） 変化率最小

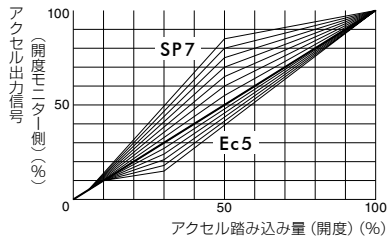
⚠ **各モード記憶** 各設定はエンジンOFFでも記憶されています。ただし、操作後５秒以内にエンジンを停止すると記憶されません。

【参考1】各変化率でのレスポンスと燃費の変化例

※ECOモードでは、純正状態よりもレスポンスを下げた低燃費走行が可能です。ただし、意図的に急加速運転をすると燃費は悪化します。

※レスポンス変化はパワーの大きいクルマほど大きくなります。

【参考2】基本制御特性

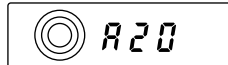
全域で段付のないスムーズな制御を行います。

アクセル踏み込み量（開度）対アクセル出力信号

アクセル開度モニター

アクセルの踏み込み量を表示します。（出力信号側）[15～100%まで、5%単位]

アクセル開度モニターはアクセルを踏まない状態を0とし、奥まで踏んだ状態を100としてECU側に出力する開度率です。

※アクセルセンサーの特性上またはアクセルの踏み方によっては95%までの表示になる場合があります。

A20

アクセル開度（出力側）20%時

用途 1 エコ運転時のアクセル操作チェック

発進から加速時に低燃費となるアクセル開度は約15～25%以内です。エコ運転時はECOモードと併用すると効果的です。

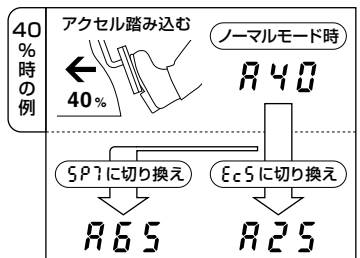
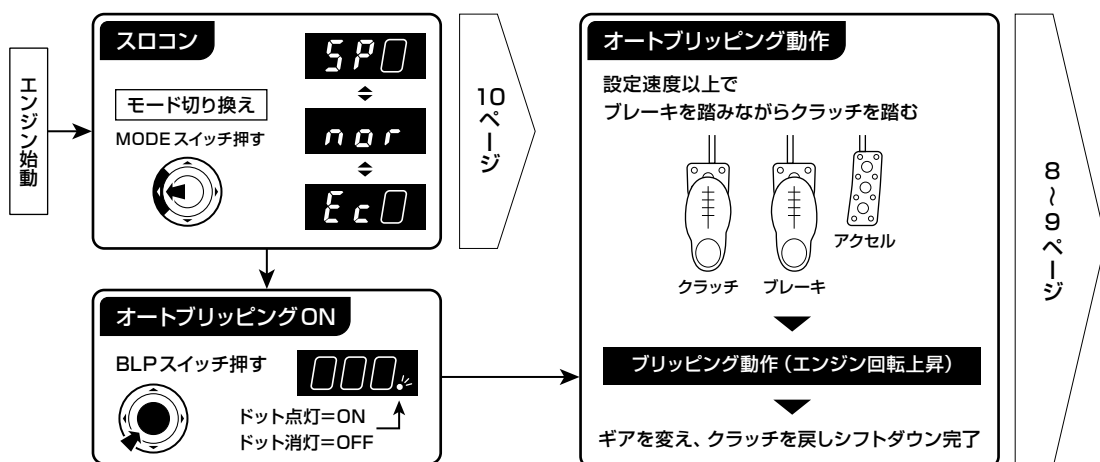
用途 2 運転中のアクセル操作チェック

ECOモード以外でもアクセル開度をチェックできます。

用途 3 制御状態のチェック

キーON（エンジン停止）状態のとき、ノーマルモードでアクセルを40%（A40）まで踏み込み、モードをSP7にすると表示は出力65%（A65）となり、Ec5では25%（A25）となります。

[⇒ 上記「基本制御特性グラフ」参照]

※表示は多少異なる場合があります。

基本動作

故障かな？と思ったら

基本動作と車輌関係

症　状	原　因	対　策
キースイッチONで表示が点灯しない、または使用中に表示が消灯する。	車輌のブレーキヒューズ切れ。	再度ご確認ください。
	赤 黒 コードの配線間違い、または接続不良。	
	5Pコネクター 8Pコネクター 6Pコネクター の接続不良。	
	専用ハーネス の接続不良。	
	専用ハーネス の品番間違い。	
キースイッチONでドットのみの表示になる。 .	黒 コードの配線間違い、または接続不良。	再度ご確認ください。
初期設定または車速パルス設定に入れない。	オレンジ コードの配線間違い、または接続不良。	再度ご確認ください。
	走行中のため。	停車状態で行ってください。
初期設定中にErr表示になる。 Err	「初期設定」が正確に行われていない。	「初期設定」を行ってください。（⇒ 本書7ページ）
表示がnorのまま何も動かない。	「初期設定」が正確に行われていない。	「初期設定」を行ってください。（⇒ 本書7ページ）
エンジンをOFFにしても表示が点灯している。	本製品はクルマのECU電源に連動しています。そのため、車種によってはエンジン停止から表示が消えるまで最長15分かかりますが、正常な動作です。	
チェックランプが点灯した。	「キー ON」または「キー OFF後15分以内」に **アクセルコネクター** または 専用ハーネス を抜いた。	抜いたコネクターを元に戻し、チェックランプを消灯させてください。（⇒ 本書12ページ）
	「初期設定」が行われていない。	「初期設定」（⇒ 本書7ページ）を行い、チェックランプを消灯させてください。（⇒ 本書12ページ）
	ノーマルモード以外で取り外した製品を別のクルマに接続した。	ノーマルモードに戻してから「初期設定」（⇒ 本書7ページ）を行い、チェックランプを消灯させてください。（⇒ 本書12ページ）

スロットルコントローラー関係

症　状	原　因	対　策
モードを切り換えても変化を体感できない。	「初期設定」が正確に行われていない。	「初期設定」を行ってください。 (⇒ 本書7ページ)
モードまたは変化率の設定が記憶されない。	モード切り換えまたは変化率設定後、すぐにキーをOFFにしている。	モード切り換えまたは変化率設定後、5秒以上経ってからキーをOFFにしてください。
キーON後、EcO または SPO から nor に表示が切りかわる。	「初期設定」が正確に行われていない。	「初期設定」を行ってください。 (⇒ 本書7ページ)

オートブリッピング関係

症　状	原　因	対　策
オートブリッピングが動作しない。	灰 ピンク オレンジ コードの配線間違い、または接続不良。	再度ご確認ください。(⇒ 本書4～5ページ)
	クラッチアダプター接続不良。	再度ご確認ください。(⇒ 本書4ページ)
	「車速パルス設定」が正確に行われていない。	「車速パルス設定」を行ってください。 (⇒ 本書8ページ)
	「初期設定」が正確に行われていない。	「初期設定」を行ってください。(⇒ 本書7ページ)
	オートブリッピング設定をONにしていない。	再度ご確認ください。(⇒ 本書8～9ページ)
	オートブリッピング調整値が小さすぎる。	再度ご確認ください。(⇒ 本書8～9ページ)
	設定速度を超えていない。	再度ご確認ください。(⇒ 本書8～9ページ)
	クラッチスタートキャンセラーなどを接続している。	キャンセラーの取りはずしが必要です。
	エンジン始動からオートブリッピングまでの間に一度もブレーキを踏んでいない。	一度ブレーキを踏んでからオートブリッピングを行ってください。
	クラッチペダルの踏み込みが浅い。	クラッチペダルは奥まで踏んでください。
	ブレーキランプをLEDに交換している。	ブレーキランプを電球に戻してください。

ヒント

チェックランプ消灯方法

間違った操作などでチェックランプを点灯させてしまった場合は、下記の方法で消灯させてください。

① 正常状態でエンジン始動と停止を数回繰り返してください。
② ①を行っても消灯しない場合は、バッテリーマイナス端子を10分程度外してください。
③ ① ②を行っても消灯しない場合は、カーディーラーなどで専用機器を使用して消灯作業を行ってください。

※弊社製品には工業所有権出願中、または取得済みが含まれています。
※意匠、制御特性、回路、回路配置などの類似品には、近年不正競争防止法　の法的処置が厳しく適用される事例があります。
※PIVOTマーク無断使用や説明書の無断転載は固くお断りします。

株式会社 ピボット　〒390-0313　長野県松本市岡田下岡田87-3　TEL0263-46-5901（代）　http://pivotjp.com/